Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 16.

(Nr. 8990.) Gesetz, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat. Vom 17. Mai 1884.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1) der das Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen und die dem Hamburgischen Staate gehörigen Eisenbahnen betreffenden Verträge, nämlich:
   a) des Vertrages vom 29. März 1884, betreffend den Uebergang des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
   b) des Vertrages vom 19. Dezember 1883, betreffend den Uebergang der dem Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin an dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preußischen Staat,
   c) des Vertrages vom 19. Dezember 1883, betreffend den Uebergang der Hamburgischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat,
2) des Vertrages vom 30. November 1883, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat,
3) des Vertrages vom 18./27. Dezember 1883, betreffend den Uebergang des Tilsit-Insterburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
4) des Vertrages vom 6./12. März 1884, betreffend den Uebergang des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

zur Verwaltung und zum Betriebe

Ausgegeben zu Berlin den 19. Mai 1884.

1) der Berlin-Hamburger Eisenbahn und

2) der Oels-Gnesener Eisenbahn,

zur käuflichen Uebernahme

3) der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn,

4) der Tilsit-Insterburger Eisenbahn,

sowie

5) zum Erwerbe der an der Uelzen-Langwedel'er, der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn der freien Hansestadt Bremen zustehenden Eigenthums- beziehungsweise Miteigenthumsrechte

nach Maßgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§. 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt,

1) nach Maßgabe der im §. 1 sub 1 a, 3 und 4 gedachten Verträge den Umtausch von

a) 15 000 000 Mark Stammaktien der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der 4 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Betrage von	61 875 000 Mark,
b) 4 600 200 Mark Stammaktien der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	1 150 050 „
c) 4 666 800 Mark Stamm-Prioritätsaktien der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	4 666 800 „
d) 4 280 100 Mark Stammaktien der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von...........	1 070 025 „
e) 13 950 000 Mark Prioritäts-Stammaktien der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von.................................	10 462 500 „
herbeizuführen und zu diesem Zweck, sowie	
f) nach Maßgabe des im §. 1 sub 1 b gedachten Vertrages Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	4 000 000 „
mithin Staatsschuldverschreibungen der 4 prozentigen konsolidirten Anleihe zu dem Gesammtbetrage von..	83 224 375 Mark

auszugeben;

2) für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Bremen die Summe von	9 500 000 Mark,
3) zur Betheiligung des Staates an dem Unternehmen einer Eisenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock durch Uebernahme von Aktien die Summe von aufzuwenden	360 000 "
und zur Deckung der Beträge ad 2 und 3, sowie der	
4) zur Zahlung der Kapitalabfindungen, welche	
a) nach Maßgabe des im §. 1 sub 1c gedachten Vertrages an den Hamburgischen Staat mit ..	14 100 000 "
b) nach Maßgabe des im §. 1 sub 2 gedachten Vertrages an den Bremischen Staat mit	36 000 000 "
zu gewähren sind, erforderlichen Mittel ad 2 bis 4 im Gesammtbetrage von	59 960 000 Mark

Staatsschuldverschreibungen zu verausgaben.

§. 3.

Die Staatsregierung wird ermächtigt,

in Gemäßheit des im §. 1 sub 1a gedachten Vertrages die Mittel zur Deckung der den Aktionären der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlung von 1 500 000 Mark

aus dem Reservefonds der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, sobald dieser Fonds dem Staate zugefallen sein wird, zu entnehmen.

Im Uebrigen bleibt die Verwendung dieses Fonds, wie auch des Versicherungsfonds für rollende Güter, sowie der Reserve- und Erneuerungsfonds der Tilsit-Insterburger und der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft nach Abzug der daraus in Gemäßheit der im §. 1 sub 1a, 3 und 4 gedachten Verträge zu gewährenden Abfindungen der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Aktien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch maßgebenden Verhältnißzahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschußbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Prozent verminderten Kurse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§. 4.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritäts-Obligationen des im §. 1 sub 3 bezeichneten Eisenbahnunternehmens, soweit sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte, nach Maßgabe des Bedürfnisses für die in dem Anleiheprivilegium bezeichneten Verwendungszwecke, Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 389 400 Mark auszugeben.

§. 5.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung

der Berlin-Hamburger und

der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft

nach Maßgabe der im §. 1 ad 1a und 4 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösung der im §. 1 ad 1a, 3 und 4 bezeichneten Gesellschaften unter Verwendung der im §. 2 sub a bis e bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

In gleicher Weise wird der Finanzminister zur Rückzahlung, sowie zum Umtausche der bisher begebenen und der etwa noch zu begebenden Prioritäts-Obligationen derjenigen Eisenbahngesellschaften ermächtigt, deren Unternehmungen auf Grund der Gesetze vom 20. Dezember 1879 (Gesetz-Samml. S. 635), vom 14. Februar 1880 (Gesetz-Samml. S. 20), vom 25. Februar 1880 (Gesetz-Samml. S. 55), vom 28. März 1882 (Gesetz-Samml. S. 21), vom 13. Mai 1882 (Gesetz-Samml. S. 269) und 24. Januar 1884 (Gesetz-Samml. S. 11) auf den Staat übergegangen sind, soweit die vorbezeichneten Gesetze eine Ermächtigung dazu nicht bereits enthalten.

§. 6.

Ueber die Ausführung der im §. 5 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§. 7.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuß, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§. 2, 4 und 5), bestimmt, soweit nicht durch die im §. 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§. 8.

Die Staatsregierung wird auf Grund des §. 5 sub a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission (Gesetz-Samml. S. 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihekapitalien der im §. 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, soweit diese Anleihekapitalien vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind resp. übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen beziehungsweise Aktien werden nach Vorschrift des §. 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§. 9.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im §. 1 bezeichneten Eisenbahnen (beziehungsweise Eisenbahntheile) durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Ebenso ist zur Veräußerung der in Gemäßheit des §. 2 Nr. 3 für den Staat zu erwerbenden Aktien, sowie der daselbst bezeichneten Bahn und zur Fusionirung derselben mit einer anderen Eisenbahnunternehmung die Genehmigung beider Häuser des Landtages erforderlich.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§. 10.

Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im §. 1 sub 1a, 2 bis 4 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in die Verwaltung für Rechnung des Staates oder in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte, Anwendung.

Sofern nach dem Uebergange in das Eigenthum oder in die Verwaltung für Rechnung des Staates eine der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnen oder Theilstrecken derselben mit einer anderen dieser Bahnen oder Theilstrecken derselben oder mit anderen dem Staate gehörigen oder für Rechnung des Staates betriebenen Bahnstrecken zu einem Eisenbahn-Direktionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden, und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahn-Direktionsbezirkes sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Stationen nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen.

§. 11.

Auf die Mitglieder der Beamtenpensionskassen beziehungsweise Fonds bei den im §. 1 sub 1a, 3 und 4 bezeichneten Eisenbahnen, auf die in den Dienst der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung übertretenden Mitglieder der Bremischen Wittwenanstalt für bürgerliche Beamte, sowie auf diejenigen Beamten, welche mit Rücksicht auf eine zu Gunsten ihrer Ehefrauen genommene anderweite Versicherung von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Theilnahme an diesen Kassen beziehungsweise Fonds entbunden sind, finden die Bestimmungen im ersten Absatz des §. 23 des Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 (Gesetz-Samml. S. 298) sinngemäße Anwendung.

§. 12.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 17. Mai 1884.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. v. Puttkamer. Maybach. Lucius. Friedberg.
v. Boetticher. v. Goßler. v. Scholz. Gr. v. Hatzfeldt.
Bronsart v. Schellendorff.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat.

Vom 29. März 1884.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Ober-Regierungsrath Fleck und den Regierungsrath Kirchhoff als Kommissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Finanzrath Schmidt als Kommissar des Finanzministers, einerseits und der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft andererseits, ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der genannten Eisenbahngesellschaft vom 29. März 1884, folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Preußischen Staat. Zu diesem Zweck übergiebt die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft und die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direktion der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im §. 9 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§. 2.

Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monats, indeß nicht vor dem 1. Juli 1884 bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1884 ab die Verwaltung und der Betrieb der Berlin-Hamburger Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihre Direktion führen läßt, wird sich folgeweise von der Unterzeichnung dieses Vertrages ab in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Vom 1. Januar 1884 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fließt der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge verbleibende Reinertrag dem Staate ausschließlich zu.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmäßige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen außerordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen Fonds, namentlich des Reservefonds, mit der im §. 9 vorgesehenen Beschränkung zur freien Verfügung anheimfallen, und die auf die Verwendung und Verwaltung bezüglichen statutarischen Bestimmungen außer Anwendung treten.

Die für das Betriebsjahr 1883 auf die Stammaktien zu zahlende Dividende wird in bisheriger statutenmäßiger Weise festgestellt. Dem Reservefonds werden hierbei die ihm statutenmäßig zustehenden Rücklagen und sonstigen Einnahmen zugeführt und aus demselben nur diejenigen Ausgaben bestritten, welche bis Ende 1883 auf den Reservefonds angewiesen waren. Jedenfalls soll der Reservefonds pro 1883 mit einem Bestande von nicht weniger als 7 500 000 Mark abschließen.

§. 3.

Soweit nicht gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, oder durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, gehen auf die zu errichtende Königliche Behörde (§. 1) alle in dem durch Allerhöchste Ordre vom 28. Februar 1845 bestätigten Gesellschaftsstatut und dessen Nachträgen der Direktion, sowie auch den Generalversammlungen und dem Ausschusse beigelegten Befugnisse über. Dieselbe vertritt die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Aktiengesellschaft zustehen.

Es verbleibt indeß in Bezug auf die Verwaltung bis zum Zeitpunkte des Ueberganges derselben auf die Königliche Behörde bei der Bestimmung des §. 47 Nr. 13 des Gesellschaftsstatuts mit der Maßgabe, daß der Ausschuß der Gesellschaft die über die Verwaltung bis zu diesem Zeitpunkte gelegten oder zu legenden Rechnungen zu prüfen und zu dechargiren hat. Für die Folge hat die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domizile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft behält diese indeß ihren Gerichtsstand in Berlin, und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Berlin unterworfen sein.

Der Ausschuß der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfekt geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder des-

selben sind. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmählich auf sechs reduzirt, daß in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Ausschusses nach Maßgabe des Gesellschaftsstatuts, jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnorts der zu wählenden Mitglieder, statt.

Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Der Ausschuß hat zugleich das Interesse der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Die Ausschußmitglieder verwalten nach §. 39 des Statuts ihr Amt unentgeltlich, erhalten aber für die in ihrer amtlichen Eigenschaft im Interesse der Gesellschaft zu unternehmenden Reisen Diäten.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Aktionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartal des Rechnungsjahres statt.

§. 4.

Der Staat gewährt den Inhabern der Aktien der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft vom 1. Januar 1884 ab bis zum Eintritt der Liquidation (§. 8):

1) eine feste jährliche Rente von $16\frac{1}{2}$ Prozent des Nominalbetrages, also von 99 Mark pro Aktie à 600 Mark, welche mittelst Abstempelung auf den Aktien vermerkt wird, sowie
2) eine bei dieser Abstempelung fällig werdende einmalige baare Zuzahlung von 60 Mark pro Aktie.

Die Zahlung der Rente erfolgt postnumerando am 2. Januar jeden Jahres gegen Rückgabe der bisherigen Dividendenscheine. Nach der Fälligkeit des letzten derselben werden gegen Rückgabe des bisherigen Talons Rentenkupons und Talons nach den anliegenden Formularen ausgereicht. Dividendenscheine resp. Rentenkupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Pensionskasse der Berlin-Hamburger Eisenbahnbeamten, jedoch mit der Maßgabe, daß die der Kasse zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§. 5.

Den Prioritätsgläubigern der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Berlin-Hamburger Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenskomplex verwalten.

Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen, oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung wird festgesetzt, daß für diesen Fall die Berlin-Hamburger Eisenbahn an sämmtlichen Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen in folgender Weise partizipirt:

1) an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge;
2) an den Kosten der Bahnverwaltung nach Maßgabe der wirklichen Ausgaben;
3) an den Kosten für die Transportverwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachskilometer.

Im Falle der Abtrennung einzelner Theile des Unternehmens und der Vereinigung derselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Privateisenbahnen zu einer gemeinsamen Verwaltung wird der Minister der öffentlichen Arbeiten diejenige Königliche Behörde bestimmen, welche die Funktionen des Vorstandes der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wahrzunehmen hat.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt, als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§. 6.

Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritäts-Obligationen der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des Bedürfnisses zu verwenden.

§. 7.

Der Staat ist verpflichtet, spätestens ein Jahr nach der Uebernahme der Verwaltung seitens des Staates den Inhabern von Aktien der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons, Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe, und zwar für je zwei Aktien à 600 Mark Staatsschuldverschreibungen zum Gesammtnennwerthe von viertausendneunhundert und fünfzig Mark nebst laufenden Kupons anzubieten.

Sofern bei dem Umtausche die mit einzuliefernden Dividendenscheine fehlen sollten, werden die Kupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus.

Die Stimmberechtigung der Aktionäre regelt sich von der Perfektion dieses Vertrages ab in der Weise, daß jede Aktie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften im §. 33 Alinea 3 des Gesellschaftsstatuts außer Kraft treten.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens vier Wochen vor dem Beginne des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monate zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern der Direktion werden die von ihnen in ihrer amtlichen Eigenschaft deponirten Aktien nach dem Uebergange der Verwaltung des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat alsbald zurückgegeben. Der §. 39 des Gesellschaftsstatuts wird dahin geändert, daß jedes Mitglied des Ausschusses zwei Aktien besitzen und für die Dauer seines Amtes deponiren muß. Die bisher über diese Zahl deponirten Aktien werden den Ausschußmitgliedern alsbald nach der Perfektion dieses Vertrages zurückgegeben. Den Mitgliedern des Ausschusses bleiben bezüglich der von ihnen in ihrer amtlichen Eigenschaft deponirten Aktien die in diesem Vertrage den Inhabern der Aktien eingeräumten Rechte bis zur Beendigung der im §. 8 vorgesehenen Liquidation gewahrt.

§. 8.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft räumt dem Preußischen Staate das Recht ein, zu jeder Zeit, jedoch nicht vor dem Ablauf der für den Umtausch der Aktien in Staatsschuldverschreibungen festzusetzenden Frist (§. 7), das Eigenthum der Berlin-Hamburger Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen. Falls der Staat sich hierzu entschließt, hat er:

1) die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen;
2) den Liquidatoren den Kaufpreis von 50 000 000 Mark unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrages behufs statutenmäßiger Vertheilung an die Inhaber der Stammaktien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates von der seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörde bewirkt.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Berlin-Hamburger Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahn-Kommissariat zu Berlin, eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschließen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräußern oder zu verpfänden, Aktien zu emittiren und Anleihen aufzunehmen.

§. 9.

Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal, mit Ausnahme der Mitglieder und des Hülfsarbeiters der Direktion, sowie der beiden Syndici der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge zu erfüllen hat. Die Pensions- und Unterstützungskasse der Beamten der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft bleibt nach dem betreffenden Statut bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Kasse mit den entsprechenden Kassen der mit der Berlin-Hamburger zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Kasse von der Berlin-Hamburger Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmäßigen Rechte der Gesellschaft und der Direktion werden künftig durch die mit der Verwaltung der Berlin-Hamburger Eisenbahn beziehungsweise mit der Funktion des Vorstandes der Gesellschaft (§. 3) betraute Königliche Behörde ausgeübt.

Die zeitigen Mitglieder und der Hülfsarbeiter der Direktion erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen vertragsmäßig zustehenden Kompetenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Berlin-Hamburger Unternehmens auf den Staat eine seitens des Ausschusses nach billigem Ermessen zu bestimmende Abfindung. Diese Abfindung soll für sämmtliche Mitglieder und den Hülfsarbeiter der Direktion den Betrag von 1 337 500 Mark nicht übersteigen und aus dem Reservefonds entnommen werden. Der vorbezeichnete Betrag ermäßigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts der einzelnen Mitglieder in den Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge.

Die beiden Syndici, deren Vertragsverhältniß der Ausschuß vor dem Uebergang des Berlin-Hamburger Unternehmens auf den Staat kündigen wird, erhalten eine Abfindung im Gesammtbetrage von 60 000 Mark.

§. 10.

In Gemäßheit des Vertrages vom 18. Juni 1845, betreffend die Pachtung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn und des Vertrages vom 2. November 1882, betreffend die Pachtung des dem Hamburgischen Staate gehörigen Theiles der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, hat die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft diese dem Hamburgischen Staate gehörigen Eisenbahnen gepachtet. Mit dem Zeitpunkte des Ueberganges der Verwaltung und des Betriebes des Berlin-Hamburger Unternehmens auf den Staat scheidet die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in Voraussetzung der Zustimmung des Hamburgischen Staates aus den vorerwähnten, mit dem Hamburgischen Staate geschlossenen Verträgen aus, und tritt der Staat mit dem gleichen Zeitpunkte an ihrer Stelle mit denselben Rechten und Pflichten in diese Verträge ein.

§. 11.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juni 1884 erlangt worden ist.

§. 12.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§. 13.

Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§. 14.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

Berlin, den 29. März 1884.

(L. S.) Fleck. (L. S.) Schmidt. (L. S.) Kirchhoff.

Die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

(L. S.) Simon. (L. S.) Neuhaus.

Serie .... № ....

........ter **Rentenkupon**

für die

Aktie № .... der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

.... Mark (in Buchstaben ....) hat Inhaber dieses Kupons vom 2. Januar .... ab aus der .... Kasse zu Berlin zu erheben, sofern nicht inzwischen die Auflösung der Gesellschaft gemäß §. 8 des von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft unter dem .... mit dem Preußischen Staate abgeschlossenen Vertrages (Gesetz-Samml. de .... S. ....) erfolgt sein sollte.

Dieser Kupon wird ungültig und werthlos, wenn er nicht binnen vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Zahlung präsentirt wird.

................, den ....ten .... 18....

(Trockenstempel.) (Facsimile.)

Talon

zu der

Aktie № .... der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Der Inhaber dieses Talons empfängt im Jahre .... gegen Einlieferung desselben die zu der vorbezeichneten Aktie auszufertigende ....te Serie der Rentenkupons pro .... bis .... einschließlich, sofern nicht von dem Inhaber der Aktie bei der unterzeichneten Behörde rechtzeitig Widerspruch erhoben wird, in welchem Falle die Ausreichung der neuen Kupons an den Inhaber der Aktie erfolgt.

................, den ....ten .... 18....

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Vertrag,

betreffend

den Uebergang der dem Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin an dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preußischen Staat.

Nachdem die Königlich Preußische und die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung übereingekommen sind, daß für den Fall des Ueberganges des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat die finanzielle Betheiligung des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin an demselben ebenfalls auf den Preußischen Staat übergeht, so haben zum Zwecke der näheren Vereinbarung hierüber zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Carl Fleck,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Gustav Schmidt,

Allerhöchstihren Regierungsrath Hermann Kirchhoff,

und

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin:

Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister, Geheimen Legationsrath Max von Prollius, und

Allerhöchstihren Ministerialrath Ernst Ehlers,

von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation, für den Eingangs erwähnten Fall folgender Vertrag abgeschlossen ist:

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung gewährt der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung für die Uebertragung der dem Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin an dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preußischen Staat, namentlich:

a) für den Verzicht auf den ihr nach dem zwischen der Königlich Preußischen, der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung

und dem Senat der freien und Hansestadt Hamburg in Geltung stehenden Staatsvertrage vom 8. November 1841, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg, und dessen Nachträgen zustehenden Antheil an der von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zur Erhebung gelangenden Eisenbahnabgabe,

b) für die Befreiung von Kommunalsteuern und allen sonstigen Abgaben, soweit dieselben nicht durch den Staatsvertrag vom heutigen Tage, betreffend die zur Zeit dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen angehörigen, im Mecklenburg-Schwerinschen Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen, für zulässig erklärt sind,

eine Kapitalsabfindung von 4 000 000 Mark (vier Millionen Mark), welche binnen sechs Monaten nach erfolgter Uebergabe des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens an den Preußischen Staat in Schuldverschreibungen der Preußischen vierprozentigen konsolidirten Anleihe, diese zum Nennwerthe gerechnet, zu berichtigen und von dem Ablaufe des Zeitraums ab, für welchen die Eisenbahnabgabe zum letzten Male bezahlt wird, mit vier Prozent jährlich zu verzinsen ist.

Artikel II.

Der Preußische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

Artikel III.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

So geschehen zu Berlin, den 19. Dezember 1883.

(L. S.) Reichardt. (L. S.) M. von Prollius.

(L. S.) Fleck. (L. S.) E. Ehlers.

(L. S.) Schmidt.

(L. S.) Kirchhoff.

Vertrag

zwischen

Preußen und Hamburg, betreffend den Uebergang des Eigenthums beziehungsweise der Verwaltung und des Betriebes der Hamburgischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat.

Nachdem die Königlich Preußische Regierung und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg übereingekommen sind, für den Fall des Ueberganges des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat die Eisenbahnverhältnisse zwischen dem Königreich Preußen und der freien und Hansestadt Hamburg anderweit zu regeln, haben zum Zwecke der näheren Vereinbarung hierüber zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt,
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Karl Fleck,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Gustav Schmidt,
Allerhöchstihren Regierungsrath Hermann Kirchhoff;

und

der Senat der freien und Hansestadt Hamburg:
den Senator William O'Swald,
den Senator Dr. Eugen Lehmann,
den Ministerresidenten Dr. Friedrich Krüger,
den Syndikus Dr. Karl Leo,

von welchen Bevollmächtigten, vorbehaltlich der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist.

Artikel 1.

Das ursprünglich der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft gehörige und von dieser nach dem Erwerb sämmtlicher Aktien dieser Gesellschaft auf die freie und Hansestadt Hamburg übergegangene Hamburg-Bergedorfer Eisenbahnunternehmen wird von der Letzteren in demjenigen Umfange, in welchem sich dasselbe zur Zeit im Pachtbesitz der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft befindet, mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör dem Preußischen Staate gegen Zahlung von 14 000 000 Mark (vierzehn Millionen Mark) und Uebernahme der 4prozentigen Hamburg-Bergedorfer Prioritätsanleihe eigenthümlich abgetreten.

Der Uebergang des Eigenthums findet mit dem Zeitpunkte statt, zu welchem der Preußische Staat die Verwaltung und den Betrieb des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens übernimmt.

Von demselben Zeitpunkt ab wird die Verzinsung und Amortisation der 4prozentigen Hamburg-Bergedorfer Prioritätsanleihe von dem Preußischen Staat, und zwar ohne Rücksicht auf den Tag der Fälligkeit, übernommen.

Der Kaufpreis wird binnen sechs Monaten nach der Uebernahme des Unternehmens bezahlt und vom Tage der letzteren bis zum Zahlungstage mit 4 Prozent jährlich verzinst.

Artikel 2.

Der Preußische Staat tritt in das gesammte Rechtsverhältniß, welches zwischen der freien und Hansestadt Hamburg und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft hinsichtlich des dem Hamburgischen Staate gehörigen Theiles der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und der Quaigeleise besteht, an Stelle der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ein, insbesondere

a) in den am 2. November 1882 vollzogenen Vertrag, betreffend die Pachtung des dem Hamburgischen Staate gehörigen Theiles der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, und

b) in den Vertrag vom 31. Dezember 1879, mit Nachtrag vom 31. Dezember 1881, betreffend den Rangirbetrieb auf den dem Hamburgischen Staate gehörigen Quaigeleisen,

soweit nicht in dem gegenwärtigen Vertrage oder in dem Staatsvertrage vom heutigen Tage, betreffend die im Hamburgischen Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen, anderweite Bestimmungen getroffen sind.

Die Verwaltung der zu den bestehenden oder demnächst anzulegenden Quai- und Hafenanlagen auf beiden Ufern der Elbe gehörigen, im Eigenthum des Hamburgischen Staates befindlichen Geleise und deren Verbindungen mit den im Hamburgischen Staatsgebiete mündenden Eisenbahnen bleibt dem Hamburgischen Staate ausschließlich vorbehalten. Für die spätere Erweiterung und Abänderung dieser Geleise und der Verbindung derselben mit den bezeichneten Eisenbahnen ist der Artikel 2 Nr. 6 letzter Absatz des Staatsvertrages vom heutigen Tage maßgebend.

Artikel 3.

An Stelle der im §. 1 des Vertrages vom 2. November 1882 vereinbarten Beträge ist eine feste jährliche Pacht von 86 000 Mark (sechsundachtzigtausend Mark) zu zahlen.

Die Zahlung erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Oktober und 1. April jeden Jahres für das verflossene Halbjahr. Die Berechnung der obigen Pachtsumme geschieht von dem 1. April desjenigen Jahres ab, in welchem das Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen auf den Preußischen Staat übergeht.

Artikel 4.

Die vertragschließenden Regierungen behalten sich beiderseits eine zweijährige Kündigungsfrist für die Auflösung des über die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn abgeschlossenen Pachtvertrages vor. Sie werden aber von diesem

Vorbehalt nur dann Gebrauch machen, wenn eine wesentliche Veränderung in den Verkehrsverhältnissen oder in den baulichen Anlagen dieser Bahn zur Kündigung Anlaß geben sollte. Im Fall der Kündigung, welche nur zum Schlusse eines Rechnungsjahres (31. März) ausgesprochen werden kann, werden die Hohen Regierungen bestrebt sein, anderweitige Vereinbarungen zu treffen, welche geeignet erscheinen, den öffentlichen Verkehr den veränderten Verhältnissen entsprechend aufrecht zu erhalten.

Artikel 5.

Der Preußische Staat gewährt der freien und Hansestadt Hamburg an Stelle der Ihr

a) nach Maßgabe des zwischen Preußen und Hamburg geschlossenen Staatsvertrages vom 18. März 1868, betreffend die Herstellung der Venlo-Hamburger Eisenbahn nebst fester Ueberbrückung der Elbe zwischen Harburg und Hamburg, und

b) nach Maßgabe des zwischen Preußen, Mecklenburg-Schwerin und Hamburg bestehenden Staatsvertrages vom 8. November 1841, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg am rechten Elbufer, und dessen Nachträgen

zustehenden Antheile an der von der Cöln-Mindener beziehungsweise Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zu entrichtenden Abgabe

eine baare Kapitalabfindung von 100 000 Mark (einhunderttausend Mark).

Artikel 6.

Der Preußische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

Artikel 7.

Dieser Vertrag tritt mit dem Zeitpunkt in Kraft, zu welchem der Preußische Staat die Verwaltung und den Betrieb der Berlin-Hamburger Eisenbahn übernimmt.

Artikel 8.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

So geschehen Berlin, den 19. Dezember 1883.

(L. S.)	Reichardt.	(L. S.)	W. O'Swald.
(L. S.)	Fleck.	(L. S.)	Dr. Lehmann.
(L. S.)	Schmidt.	(L. S.)	Krüger.
(L. S.)	Kirchhoff.	(L. S.)	Dr. Karl Leo.

Vertrag

zwischen

Preußen und der freien Hansestadt Bremen, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat.

Nachdem in Folge der Kündigung der Verträge vom 14. April 1845, die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen betreffend, vom 28. Februar 1859 wegen Anlegung einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste, und vom 20. Mai 1870, betreffend die Betriebsführung auf der Uelzen-Langwedel'er Eisenbahn, eine anderweite Regelung der Eisenbahnverhältnisse zwischen dem Königreich Preußen und der freien Hansestadt Bremen erforderlich geworden ist, haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Ernst Grüttefien,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Robert Ludwig Sipman,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Robert Gustav Schmidt;

der Senat der freien Hansestadt Bremen:

den Bürgermeister Carl Friedrich Christian Buff,

den Senator Dr. jur. Hermann Henrich Meier,

von welchen Bevollmächtigten, vorbehaltlich der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist.

Artikel 1.

Die bisher auf gemeinschaftliche Rechnung betriebenen Eisenbahnen von Wunstorf nach Bremen und von Bremen bis zum Ausfluß der Geeste gehen mit sämmtlichem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nebst dem zur Gemeinschaftlichkeit gehörigen Betriebsmaterial (Lokomotiven, Wagen ꝛc.) in das alleinige uneingeschränkte Eigenthum des Preußischen Staates über.

Artikel 2.

Die freie Hansestadt Bremen tritt an den Preußischen Staat ferner zu Eigenthum ab:

a) die Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel,

b) die gesammten übrigen ihr gehörigen Eisenbahnanlagen — jedoch ausschließlich der im Artikel 3 erwähnten —

und zwar — ad a und b — mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör einschließlich der vorhandenen Trennstücke, sowie des Erneuerungsfonds der Uelzen-Langwedel'er Eisenbahn.

Zu den ad b abzutretenden Bahnanlagen sind außerdem alle diejenigen von dem Bahnkörper und den Bahnhöfen getrennt liegenden Grundstücke, sowie alle diejenigen Materialien und sonstigen Mobilien zu rechnen, deren Beschaffung a conto der betreffenden Bahnbauten erfolgt ist.

Die spezielle Abgrenzung des hiernach auf Preußen übergehenden Grundeigenthums soll — soweit eine solche nicht bereits besteht — demnächst durch besondere Kommissarien an Ort und Stelle erfolgen.

Die freie Hansestadt Bremen wird sämmtliche Akten über den Erwerb des von ihr zur Herstellung der in das Eigenthum des Preußischen Staates übergehenden Bahnanlagen angekauften oder enteigneten Grund und Bodens an die Preußische Staatseisenbahnverwaltung herausgeben und die Auflassung des Eigenthums auf den Preußischen Staat beziehungsweise die Umschreibung des Eigenthums auf Letzteren in den Grund- und Lagerbüchern bewirken. Dieselbe ist ferner verpflichtet, rückständige Abrechnungen oder sonstige Verpflichtungen, welche etwa noch Dritten gegenüber aus der Bauzeit bestehen, insbesondere Grunderwerbsregulirungen, Prozesse ꝛc. auf ihre Kosten zur Erledigung zu bringen.

Artikel 3.

Von der Eigenthumsübertragung (Artikel 2 Litt. b) bleiben ausgeschlossen:

1) der Bahnhof Bremerhaven bis zur Westseite des Niveauüberganges an der Gasanstalt,

2) der Weserbahnhof und der Neustadtbahnhof zu Bremen nebst den Verbindungsstrecken zwischen denselben und der Weserbahn bis zur Südwestseite des Stephanithorsüberganges, sowie

3) die Anschlußgeleise für die Gasanstalt und den Schlachthof in Bremen, soweit dieselben auf dem zu diesen Anstalten gehörigen Grunde liegen, und das Anschlußgeleise für die Strafanstalt zu Oslebshausen.

Die Preußische Staatseisenbahnverwaltung übernimmt indeß dauernd die Führung des Betriebes auch auf diesen im Bremischen Eigenthume verbleibenden Bahnanlagen in dem bisherigen Umfange. Die dieserhalb zur Zeit bestehenden Separatabkommen über die Verrechnung der Kosten bleiben, soweit dieselben nicht durch den vorliegenden Vertrag beziehungsweise durch den Staatsvertrag vom heutigen Tage, betreffend die im Bremischen Staatsgebiete belegenen Preußischen Eisenbahnen, eine Aenderung erfahren, bis auf Weiteres mit der Maßgabe in Kraft, daß der Preußische Staat in die Stelle der bisherigen Preußisch-Bremischen Gemeinschaft eintritt, dergestalt, daß Einnahmen und Ausgaben beziehentlich Leistungen, welche bisher der Gemeinschaft angerechnet wurden, künftighin auf Preußen allein fallen.

Die bisher von Bremen selbst bewirkte bauliche Unterhaltung der für den Eisenbahnbetrieb bestimmten Anlagen auf dem Weserbahnhofe bei Bremen, vom Stephanithorsübergange ab gerechnet, sowie auf dem Bahnhofe Bremerhaven soll indeß hinfort von der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung nach ihrem Ermessen

für Rechnung Bremens bewirkt werden. In Betreff umfassenderer Erneuerungen erfolgt eine vorgängige Verständigung mit Bremen.

Falls Preußen dazu übergehen sollte, auf dem linken Weserufer, etwa am Woltmershauser Kanal, Anlagen zur Vermittelung des Uebergangsverkehrs zwischen Weser und Eisenbahn einzurichten, wird die freie Hansestadt Bremen der Preußischen Eisenbahnverwaltung für den gedachten Zweck die Mitbenutzung des Neustadtbahnhofes und der im Bremischen Eigenthume befindlichen Anschlußstrecken gegen eine dem Verkehrsumfange entsprechende Betheiligung an der Verzinsung des Anlagekapitals, sowie an den Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues gestatten, beziehungsweise insoweit die Benutzung des Neustadtbahnhofes und der Anschlußstrecken vertragsmäßig der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung überwiesen ist, den zwischen Preußen und Oldenburg wegen jener Mitbenutzung zu treffenden Verabredungen seinerseits nicht entgegen sein.

Artikel 4.

Bahnhof Bremen.

Die Preußische Regierung übernimmt es, den Hauptbahnhof in Bremen dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend umzubauen und für die Zwecke des Venlo-Hamburger Verkehrs miteinzurichten.

Die nähere Feststellung des Umbauprojektes sowohl in eisenbahntechnischer wie in eisenbahnpolizeilicher Beziehung steht lediglich der Königlich Preußischen Regierung zu, während in landespolizeilicher Beziehung diejenigen Anforderungen Bremens, welche in dem unter dem 20. November 1883 landespolizeilich genehmigten Umbauprojekte und in der landespolizeilichen Verhandlung, de dato Bremen den 16. November 1883, Ausdruck gefunden haben, maßgebend sein sollen.

Wenn bei dem hiernach vorzunehmenden Umbau die Kosten der Herstellung neuer oder der Abänderung bestehender Wegeunterführungen, einschließlich der dazu gehörigen Rampenanlagen, den Betrag von 1 000 000 Mark übersteigen sollten, so hat die freie Hansestadt Bremen die Mehrkosten, sofern dieselben nicht mehr als höchstens fünfzehn Prozent jener Summe betragen, zur Hälfte zu übernehmen beziehungsweise zu erstatten. Etwaige weitere Mehrkosten der Wegeunterführungen nebst Rampenanlagen, sowie ferner alle diejenigen Mehraufwendungen, welche bei dem projektirten Bahnhofsumbau etwa durch nachträgliche, über den Rahmen des unter dem 20. November 1883 genehmigten Umbauprojektes hinausgehende Anforderungen Bremens bedingt werden möchten, sind von Bremen allein zu tragen.

Desgleichen hat Bremen die Kosten, welche durch Aenderungen an der Weserbahn in ihrer Erstreckung von dem Uebergange an der Düsternstraße bis zum Stephanithorsübergange, einschließlich beider, auf Grund nachträglicher Bremischer Anforderungen nothwendig werden sollten, allein zu übernehmen. Indessen wird Preußen, sofern diese Aenderungen für die Preußische Staatseisenbahnverwaltung Ersparnisse an den Kosten der Bahnbewachung herbeiführen, einen Zuschuß leisten, welcher dem kapitalisirten Betrage dieser Ersparnisse entspricht.

Die Unterhaltung, Beleuchtung und Reinigung der Straßen und Kommunikationswege unter den Bahnüberführungen wird von der freien Hansestadt Bremen übernommen. Dasselbe gilt von dem Bahnhofsvorplatze in Bremen; etwaige Veränderungen des letzteren, welche zugleich den Bahnhofsverkehr berühren, bedürfen der vorherigen Zustimmung der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Soweit der zu dem projektirten Umbau der Bahnhofsanlagen in Bremen dauernd oder vorübergehend erforderliche Grund und Boden sich im Eigenthume der freien Hansestadt Bremen befindet, wird derselbe dem Preußischen Staate unentgeltlich zum Eigenthum abgetreten beziehungsweise, soweit nur eine vorübergehende Benutzung desselben erforderlich ist, für die Dauer dieser Benutzung unentgeltlich überlassen.

Sofern nach projektmäßiger Vollendung des in Aussicht genommenen Umbaues des Bahnhofes Bremen künftighin auf Grund Bremischer Anforderungen Erweiterungen und Umbauten desselben erforderlich werden sollten, hat die freie Hansestadt Bremen die Kosten dieser Erweiterungen und Umbauten an Preußen zu erstatten. Auch wird die freie Hansestadt Bremen bei etwaigen künftigen Erweiterungen und Umbauten des Bahnhofes, welche für Zwecke der Eisenbahnverwaltung erfolgen möchten, eine Vergütung für öffentliche Wege und Plätze, welche hierbei zu Bahnzwecken Verwendung finden müssen, nicht in Anspruch nehmen, sofern der für die abzutretenden Flächen etwa erforderliche Ersatz in natura von Preußen beschafft wird.

Die zur Zeit auf dem Bahnareale bei Bremen befindlichen städtischen Abzugskanäle, Gas- und Wasserleitungsrohre werden daselbst erhalten beziehungsweise, sofern deren Beseitigung im Interesse der Eisenbahnverwaltung erforderlich werden sollte, Preußischerseits durch gleichwerthige Anlagen derselben Art ersetzt werden. Behufs Reparirens und Reinigens dieser Anlagen ist den Bremischen Beamten und Arbeitern der Zutritt zum Bahnhofe und die Ausführung solcher Arbeiten insoweit zu gestatten, als solches nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung ohne Störung des Betriebes angängig erscheint. Die desfallsigen Kosten sind Bremischerseits zu tragen. Auch hat bei Unfällen, welche den betreffenden Beamten und Arbeitern gelegentlich der Ausführung dieser Arbeiten zustoßen möchten, die freie Hansestadt Bremen der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung die auf Grund des Haftpflichtgesetzes etwa zu gewährenden Entschädigungsbeträge zu erstatten, insofern nicht die Veranlassung des Unfalls auf einem Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder der Beamten derselben beruht.

Artikel 5.

Bahnhof Bremerhaven.

Der Bahnhof Bremerhaven wird nach Maßgabe eines von Preußen aufzustellenden Projekts, dessen Ausführungskosten — abgesehen von den Kosten des Grunderwerbes — sich indessen innerhalb des Betrages von 105 000 Mark halten sollen, von Preußen auf Kosten der freien Hansestadt Bremen umgebaut beziehungsweise erweitert. Der erforderliche Grund und Boden wird Bremischerseits unentgeltlich zur Disposition gestellt.

Die Kosten etwaiger späterer Erweiterungen des Bahnhofs Bremerhaven sind, insoweit die neuen Anlagen lediglich im Interesse der Eisenbahnverwaltung erforderlich werden, Preußischerseits zu tragen; jedoch wird die freie Hansestadt Bremen den hierzu erforderlichen, in ihrem Eigenthum befindlichen Grund und Boden, und zwar sofern derselbe zur Zeit der Anforderung nicht bebaut ist, unentgeltlich, sofern sich bauliche Anlagen darauf befinden, gegen angemessene Entschädigung für die letzteren zur Disposition stellen. Diese Bestimmung bezieht sich insbesondere auf die Staatsländereien zwischen dem jetzigen Stationsgebäude und der Schifferstraße. Die freie Hansestadt Bremen wird ohne vorherige Verständigung mit der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung diese Ländereien weder veräußern, noch bebauen oder bebauen lassen.

Falls die freie Hansestadt Bremen Aenderungen der bestehenden Hafenanlagen in Bremerhaven beschließen sollte, wird sie die bezüglichen Projekte der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung zur Kenntniß bringen und, insoweit durch die beabsichtigten Hafenbauten gleichzeitig Aenderungen der Bahnanlagen bedingt sein sollten, über die Projekte mit der Staatseisenbahnverwaltung vorab sich verständigen. Auch wird vor Verpachtung von Lagerplätzen, sowie vor Anlegung von Lagerschuppen und Löschvorrichtungen, sofern diese Plätze oder Anlagen mit den Geleisanlagen im Zusammenhange stehen, die freie Hansestadt Bremen sich vergewissern, daß vom Standpunkte der Staatseisenbahnverwaltung Bedenken hiergegen nicht bestehen.

Artikel 6.

Verhältniß zur Oldenburgischen Staatsbahn.

Nach Maßgabe des zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung und dem Senate der freien Hansestadt Bremen über die Anlegung und den Betrieb einer Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen auf Bremischem Gebiete abgeschlossenen Staatsvertrages vom 8. März 1864 steht der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnverwaltung die Mitbenutzung der Weserbahn und des Hauptbahnhofes in Bremen für die Zwecke der Bremen-Oldenburger Bahn zu.

Die Königlich Preußische Regierung ist gehalten, diese Mitbenutzung auch fernerhin zuzulassen und den dieserhalb der freien Hansestadt Bremen vertraglich obliegenden Verpflichtungen ihrerseits nachzukommen. Dagegen cedirt die freie Hansestadt Bremen an den Preußischen Staat alle Ansprüche vermögensrechtlicher Natur, welche ihr aus der Mitbenutzung der genannten Bahnanlagen seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung gegen die letztere zustehen.

Die freie Hansestadt Bremen erklärt sich ferner damit einverstanden, daß seitens der Königlich Preußischen Regierung eine direkte Verständigung mit der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung über die Modalitäten der Mitbenutzung, sowie über die dafür zu zahlenden Entschädigungen getroffen wird.

Artikel 7.

Venlo-Hamburg.

Die freie Hansestadt Bremen verzichtet zu Gunsten des Preußischen Staates auf das ihr nach Artikel 5 des mit der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft unter dem 2./10. November 1871 abgeschlossenen Vertrages zustehende Recht auf

den Heimfall derjenigen Ländereien, welche sie der gedachten Eisenbahngesellschaft für Zwecke der Venlo-Hamburger Bahn unentgeltlich überlassen hat.

Das Eigenthum dieser Ländereien, zu welchen auch das an der Stadtseite des Hauptbahnhofes am breiten Wege belegene Bahnhofsareal mit dem darauf befindlichen Venlo-Hamburger Güterschuppen Nr. 12 zu rechnen ist, wird an den Preußischen Staat definitiv abgetreten. Es bleibt hiervon jedoch dasjenige seinerzeit an die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zur Anlage einer Reparaturwerkstatt überwiesene, thatsächlich indeß für Bahnzwecke nicht benutzte Terrain, welches rechts und links der Venlo-Hamburger Bahn von Kilometer 239,25 bis Kilometer 239,75 gelegen ist, ausgeschlossen, während andererseits die freie Hansestadt Bremen an Preußen auch diejenigen Grundstücke mit übereignet, welche seinerzeit zum Zwecke der Anlage einer Verbindungsbahn zwischen den Güterbahnhöfen der Wunstorf-Bremen-Geeste- und der Venlo-Hamburger Bahn Bremischerseits erworben worden sind.

Die Königlich Preußische Regierung ist in der Disposition über das von der freien Hansestadt Bremen der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft seinerzeit überwiesene Terrain und ebenso in der Disposition über den seitens der genannten Eisenbahngesellschaft anderweit freihändig oder im Enteignungswege erworbenen Grund und Boden keinen anderen als den allgemeinen gesetzlichen Beschränkungen unterworfen.

Die auf diesem Areale befindlichen Abzugskanäle, Gas- und Wasserleitungsrohre sollen ohne Zustimmung der freien Hansestadt Bremen nicht beseitigt werden.

Artikel 8.

Kapitalabfindung Bremens.

Für die Abtretung der gesammten vorstehend bezeichneten Eigenthums- und sonstigen Rechte gewährt der Preußische Staat der freien Hansestadt Bremen eine Kapitalabfindung von 36 000 000 Mark, welche zum Betrage von 20 000 000 Mark am 2. Januar 1885, zum Betrage von 16 000 000 Mark am 1. August 1885 baar zu berichtigen und vom 1. April 1883 ab bis zu den gedachten Zahlungstagen in vierteljährlichen Terminen zu 4 Prozent zu verzinsen ist.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt jedoch vorbehalten, die Zahlung dieser Kapitalsbeträge unter Fortgewähr der Verzinsung über die vorbezeichneten Termine hinaus zu verschieben. Will sie von diesem Vorbehalte Gebrauch machen, so hat sie dem Senate der freien Hansestadt Bremen eine entsprechende Erklärung zugehen zu lassen, und zwar in Betreff der ersten Rate bis spätestens zum 15. September 1884 einschließlich, in Betreff der zweiten Rate bis spätestens zum 15. April 1885 einschließlich. Ist dies hinsichtlich einer oder beider Kapitalsraten geschehen, so hat die Königlich Preußische Regierung, sobald sie die Zahlung der Kapitalsbeträge leisten will, dem Senate der freien Hansestadt Bremen wenigstens 3 Monate und 14 Tage vor den Zahlungsterminen, von denen indeß der Termin für die Rate von 20 000 000 Mark nur auf den ersten Wochentag eines Kalenderquartals, der Termin für die Rate von 16 000 000 Mark nur

auf den ersten Wochentag des zweiten Monats eines Kalenderquartals bestimmt werden darf, davon Mittheilung zu machen.

Vom 1. April 1883 ab überläßt die freie Hansestadt Bremen dem Preußischen Staate die volle und uneingeschränkte Nutzung der nach den Bestimmungen dieses Vertrages in das Preußische Eigenthum übergehenden Anlagen und Werthe, während bis zum 31. März 1883 einschließlich für die Betheiligung Bremens an den Erträgnissen der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geestebahn, sowie an denjenigen der Langwedel-Uelzener Eisenbahn die seitherigen Vertragsvereinbarungen maßgebend sein sollen.

Artikel 9.

Regelung der Beamtenverhältnisse.

Nach Maßgabe der Vereinbarung im Jahre 1854 beziehungsweise nach dem Schlußprotokolle zu dem Vertrage vom 28. Februar 1859, betreffend den Bau und Betrieb der Bremen-Geestebahn, zu §. 20 werden die bisher aus der gemeinschaftlichen Kasse der Wunstorf-Bremen-Geestebahnen gezahlten Beamtenpensionen vom 1. April 1883 ab auf die eigene und ausschließliche Rechnung desjenigen der beiden kontrahirenden Staaten übernommen, in dessen Diensten die betreffenden Beamten zur Zeit ihrer Pensionirung gestanden haben.

Den von der freien Hansestadt Bremen angestellten Beamten, welche zur Zeit der Perfektion dieses Vertrages beim Betriebe der Wunstorf-Bremen-Geestebahnen eine etatsmäßige Stelle bekleiden, wird der Uebertritt in den Königlich Preußischen Staatsdienst gestattet.

I. Denjenigen dieser Beamten, welche von dieser Befugniß Gebrauch machen, wird für den Fall ihrer Pensionirung, welche nur nach vorgängiger Benachrichtigung des Senats der freien Hansestadt Bremen erfolgen soll, bei der Berechnung ihres Ruhegehaltes die bis zu ihrem Uebertritte bereits zurückgelegte pensionsfähige Dienstzeit mit in Anrechnung gebracht. Dasselbe geschieht bei der Berechnung der den Hinterbliebenen dieser Beamten zustehenden Wittwen- und Waisengelder.

Von den hiernach zu ermittelnden Ruhegehältern beziehungsweise Wittwen- und Waisengeldern wird die freie Hansestadt Bremen der Königlich Preußischen Regierung denjenigen Theil erstatten, welcher dem Verhältniß der vor dem 1. April 1883 liegenden Dienstzeit zu der in Ansatz gebrachten Gesammtdienstzeit des betreffenden Beamten entspricht. Falls jedoch der in Ruhestand zu versetzende Beamte bis zu seinem Eintritte in den Bremischen Dienst sich in Preußischen Diensten befand, soll die frühere Dienstzeit, insoweit sie ohne die Unterbrechung durch den Bremischen Dienst dem Beamten nach Preußischem Gesetze in Anrechnung hätte gebracht werden müssen, zur einen Hälfte der Bremischen, zur anderen Hälfte der Preußischen Dienstzeit hinzugerechnet werden.

Sofern das nach Preußischen Grundsätzen festzustellende Ruhegehalt den Betrag nicht erreicht, welcher nach Bremischen Gesetzen für den Fall der Pensionirung zum 1. April 1883 zu zahlen gewesen wäre, wird der letztere Betrag

als Ruhegehalt gewährt. Die hierbei gegen das nach Preußischen Gesetzen zu zahlende Ruhegehalt sich ergebende Differenz wird seitens der freien Hansestadt Bremen getragen beziehungsweise erstattet, und nur der den Preußischen Bestimmungen entsprechende Betrag auf beide Staaten nach Maßgabe der obigen Vereinbarungen pro rata der Dienstzeit vertheilt.

Diejenigen in den Preußischen Staatsdienst übertretenden Bremischen Beamten, welche Theilnehmer der Bremischen Wittwenanstalt für bürgerliche Beamte sind, bleiben, wenn sie binnen drei Monaten nach Inkrafttreten des diesen Vertrag genehmigenden Preußischen Landesgesetzes durch eine schriftliche Erklärung für ihre etwaigen künftigen Hinterbliebenen auf das in den §§. 7 ff. des Preußischen Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 (Preußische Gesetz-Samml. S. 298 ff.) bestimmte Wittwen- und Waisengeld verzichten, von Entrichtung der im §. 3 des letzteren Gesetzes bestimmten Wittwen- und Waisengeldbeiträge frei. Andernfalls sind sie berechtigt, aus der Bremischen Wittwenanstalt für bürgerliche Beamte auszuscheiden.

Die vorstehend sub I vereinbarten Grundsätze finden gleichmäßige Anwendung auf den im Bremischen Staatsdienste als Vorstand der Eisenbahnbau-Inspektion angestellten höheren Baubeamten, welchen die Preußische Regierung unter thunlicher Berücksichtigung seiner gegenwärtigen Gehaltsverhältnisse in den Preußischen Staatseisenbahndienst zu übernehmen sich bereit erklärt.

II. Diejenigen von der freien Hansestadt Bremen etatsmäßig angestellten Beamten der Wunstorf-Bremen-Geestebahnen, welche von dem Rechte des Uebertritts in den Königlich Preußischen Staatsdienst keinen Gebrauch machen, verbleiben Bremische Beamte und werden von der freien Hansestadt Bremen der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung, welcher letzteren sie alsdann disziplinarisch unterstellt sind, zur Dienstleistung überwiesen. Die persönlichen Verhältnisse dieser Beamten werden nach Maßgabe der Bremischen Gesetze in der bisher üblichen Weise geregelt. Sofern Versetzungen der Bremischen Beamten außer Landes aus dienstlichen Rücksichten, insbesondere in Folge der Vereinfachung des Betriebes auf den Bahnhöfen in Bremen, erforderlich werden sollten, wird die freie Hansestadt Bremen auf Antrag der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung die gewünschten Versetzungen vornehmen; die Preußische Staatseisenbahnverwaltung wird derartige Versetzungen nur in thunlichst geringem Umfange in Antrag bringen.

Die Kompetenzen der zur Dienstleistung überwiesenen Bremischen Beamten werden, sofern deren Zahlung nicht direkt Preußischerseits übernommen wird, der freien Hansestadt Bremen von Preußen erstattet. Die Pensionirung dieser Beamten, sowie die Feststellung der den Hinterbliebenen derselben zu gewährenden Benefizien erfolgt nach den Bremischen Gesetzen. Zu den hiernach zu zahlenden Wittwen- und Waisengeldern wird Preußischerseits ein Beitrag nicht geleistet; dagegen wird der freien Hansestadt Bremen von dem Ruhegehalte derjenige Betrag erstattet, welcher nach den obigen Bestimmungen Preußischerseits zu

zahlen sein würde, wenn der betreffende Beamte von dem Rechte des Uebertritts in den Preußischen Staatsdienst Gebrauch gemacht hätte.

III. Den Bremischerseits angenommenen Diätarien, welche zur Zeit der Perfektion dieses Vertrages beim Betriebe der Wunstorf-Bremen-Geestebahnen beschäftigt sind, wird seitens der freien Hansestadt Bremen das Dienstverhältniß gekündigt; dieselben werden jedoch auf ihren Wunsch seitens der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung ohne Schmälerung ihres bisherigen Diensteinkommens und unter Berücksichtigung der von ihnen zurückgelegten Dienstzeiten weiter beschäftigt werden, sofern dies das Interesse des Dienstes zuläßt. Wenn diese Beamten demnächst einen Pensionsanspruch erwerben, so erfolgt die Feststellung des Ruhegehaltes, beziehungsweise die antheilige Uebernahme desselben seitens der beiden Regierungen nach denselben Grundsätzen, welche bezüglich derjenigen etatsmäßigen Bremischen Beamten, die von dem zu offerirenden Uebertritt in den Königlich Preußischen Staatsdienst Gebrauch machen, oben festgestellt sind.

Artikel 10.

Aufhebung der früheren Verträge.

Folgende Verträge, nämlich:

1) der Vertrag zwischen Hannover und Bremen vom 14. April 1845, die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen betreffend,
2) der Vertrag zwischen Hannover und Bremen vom 28. Februar 1859 wegen Anlegung einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste,
3) der Staatsvertrag zwischen Preußen und der freien Hansestadt Bremen vom 17. Juli 1870 wegen Herstellung einer Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel,
4) der Vertrag zwischen der freien Hansestadt Bremen und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom 20. Mai 1870 wegen der Uebernahme des Betriebes auf der Eisenbahn Uelzen-Langwedel,

treten nebst sämmtlichen dazu ergangenen Schlußprotokollen, Nachtragsvereinbarungen und Separatabkommen, soweit letztere nicht nach den Bestimmungen dieses Vertrages bis auf Weiteres Geltung behalten sollen, außer Kraft.

Artikel 11.

Stempel.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

Die zur Uebertragung des der freien Hansestadt Bremen gehörigen, den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eigenthums, insbesondere des Grundeigenthums auf den Preußischen Staat erforderlichen Verhandlungen vor den Gerichten und Verwaltungsbehörden genießen Stempel- und Gebührenfreiheit. Auch wird für diese Uebertragung weder eine Veräußerungs- noch sonst eine staatliche Abgabe erhoben werden.

Artikel 12.

Der Preußische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

Reich.

So geschehen Berlin, den 30. November 1883.

(L. S.) Ernst Grüttefien.
(L. S.) Robert Ludwig Sipman.
(L. S.) Robert Gustav Schmidt.

(L. S.) Carl Friedr. Chr. Buff.
(L. S.) Hermann Henrich Meier.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Tilsit-Insterburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

Vom 18./27. Dezember 1883.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Fleck und den Regierungsrath Kirchhoff als Kommissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten und die Geheimen Finanzräthe Schmidt und Lehnert als Kommissarien des Finanzministers, einerseits, und dem Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft andererseits, ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1.

Die Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft tritt an den Preußischen Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und

Dispositionsgrundstücken, sämmtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Tilsit-Insterburger Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf den Preußischen Staat über.

§. 2.

Der für die Abtretung dieser Rechte (§. 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 3 889 000 Mark.

Außerdem übernimmt der Staat die $4\frac{1}{2}$ prozentige Prioritätsanleihe, sowie alle sonstigen Schulden der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§. 3.

Mit dem 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats erfolgt die Auflösung der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates von der seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörde bewirkt.

§. 4.

Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an den Inhabern von Aktien der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons eine Abfindung anzubieten, und zwar:

a) für je zwei Stammaktien à 300 Mark Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von Einhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884;

b) für je eine Stamm-Prioritätsaktie à 600 Mark Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von je Sechshundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens vierzehn Tage vor dem Beginne des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monate zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§. 5.

Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§. 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrages (§. 4) behufs statutenmäßiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

§. 6.

Die Uebergabe des Kaufobjekts wird am 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1884 ab Verwaltung und Betrieb der Tilsit-Insterburger Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen, so daß also die Intraden der Bahn schon von diesem Tage ab dem Staate zufallen.

Die Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihren Verwaltungsrath führen läßt, wird sich folgeweise in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach der Uebergabe des Kaufobjekts das noch Erforderliche zur Uebertragung des Gesellschaftseigenthums an den Staat zu veranlassen. Behufs der erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Tilsit-Insterburger Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahnkommissariat zu Breslau, eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

§. 7.

Sofern die für das Betriebsjahr 1883 auf die Stamm-Prioritätsaktien respektive Stammaktien zu zahlende Dividende zur Zeit der Auflösung der Gesellschaft noch nicht festgestellt sein sollte, wird dieselbe von dem Verwaltungsrathe in bisheriger statutmäßiger Weise festgestellt.

Auf die Dividendenscheine späterer Betriebsjahre wird, da die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist, eine Dividende nicht mehr gezahlt.

In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkte des Ueberganges desselben auf den Staat verbleibt es bei der Bestimmung des §. 50 des Gesellschaftsstatuts mit der Maßgabe, daß die Revisoren die von dem Verwaltungsrath über die Verwaltung bis zu diesem Zeitpunkte gelegten oder zu legenden Rechnungen zu prüfen und zu dechargiren haben.

Der Verwaltungsrath hat das Interesse der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft wird der Verwaltungsrath alljährlich in bisheriger statutenmäßiger Weise gewählt. Einer Deponirung von Aktien der Gesellschaft seitens der Mitglieder des Verwaltungsraths, sowie einer Neuwahl für ausscheidende Mitglieder (§. 47 der Statuten) bedarf es fernerhin nicht mehr.

Zur Gültigkeit der Beschlüsse des Verwaltungsraths ist die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

§. 8.

Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft, mit Ausnahme des Betriebsdirektors der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft, tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Beamtenpensions- und Unterstützungskasse der Tilsit-Insterburger Eisenbahn bleibt nach dem betreffenden Reglement bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Kasse mit den entsprechenden Kassen der mit der Tilsit-Insterburger zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Kasse von der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmäßigen Rechte der Gesellschaft und des Verwaltungsraths werden künftig durch die zur Verwaltung der Tilsit-Insterburger Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Die zeitigen wirklichen Mitglieder des Verwaltungsraths erhalten an Stelle der ihnen statutenmäßig zustehenden Remuneration, welche ihnen zuletzt für das Jahr 1884 gewährt wird, eine einmalige Gesammtabfindung von 36 000 Mark.

Der zeitige Betriebsdirektor erhält im Falle der Aufgabe der sämmtlichen ihm nach dem Vertrage vom 22. November 1882 zustehenden Rechte und Kompetenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Tilsit-Insterburger Unternehmens auf den Staat eine einmalige baare Abfindung von 125 000 Mark.

Diese Abfindungen sollen aus dem Erneuerungsfonds entnommen werden.

Die für den zeitigen Betriebsdirektor bestimmte Abfindung ermäßigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts desselben in den Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um den darin zu vereinbarenden Betrag.

§. 9.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juni 1884 erlangt worden ist.

§. 10.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§. 11.

Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§. 12.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

Berlin, den 27. Dezember 1883.

(L. S.) Fleck. (L. S.) Schmidt.
(L. S.) Kirchhoff. (L. S.) Lehnert.

Tilsit, den 18. Dezember 1883.

Der Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft.

v. Simpson. Kleffel. Korn. Moritz Simon.
W. L. Hertslet.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

Vom 6./12. März 1884.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Dr. Micke und den Regierungsrath Kirchhoff als Kommissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten, und den Geheimen Ober-Finanzrath Dr. Rüdorff und den Geheimen Finanzrath Schmidt als Kommissarien des Finanzministers, einerseits, und der Direktion der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft andererseits, ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der genannten Eisenbahngesellschaft vom 23. Februar 1884 folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1.

Die Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergiebt die Direktion der Oels-

Gnesener Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direktion der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§. 2.

Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Die Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung in bisheriger Weise durch ihre Direktion führen läßt, wird sich von der Unterzeichnung dieses Vertrages ab in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

§. 3.

Soweit nicht gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, oder durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, gehen auf die zu errichtende Königliche Behörde (§. 1) alle in den durch Allerhöchste Order vom 17. Juni 1872 bestätigten Gesellschaftsstatuten und deren Nachträgen der Direktion, sowie auch den Generalversammlungen und dem Aufsichtsrathe beigelegten Befugnisse über. Dieselbe vertritt die Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Aktiengesellschaft zustehen.

Es verbleibt indeß in Bezug auf die Verwaltung des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens bis zu dem Zeitpunkte, an welchem das Eigenthum an demselben auf den Staat übergeht (§. 7), bei der Bestimmung des §. 36 Nr. 8 resp. §. 21 Nr. 3 der Gesellschaftsstatuten mit der Maßgabe, daß der Aufsichtsrath die von der Direktion über die Verwaltung bis zu diesem Zeitpunkte gelegten oder zu legenden Rechnungen zu prüfen und zu dechargiren hat.

Für die Folge hat die Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domizile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft behält diese indeß ihren Gerichtsstand in Breslau, und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Breslau unterworfen sein.

Der Aufsichtsrath der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfekt geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmählich auf sechs reduzirt, daß in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Aufsichtsraths nach Maßgabe der Gesellschaftsstatuten statt.

Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Der Aufsichtsrath hat zugleich das Interesse der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Aktionäre der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartale des Rechnungsjahres statt.

§. 4.

Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Oels-Gnesener Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenskomplex verwalten.

Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung wird festgesetzt, daß für diesen Fall die Oels-Gnesener Eisenbahn an sämmtlichen Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen in folgender Weise partizipirt:

1) an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge;
2) an den Kosten der Bahnverwaltung nach Maßgabe der wirklichen Ausgaben;
3) an den Kosten für die Transportverwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachskilometer.

Im Falle der Abtrennung einzelner Theile des Unternehmens und der Vereinigung derselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Privateisenbahnen zu einer gemeinsamen Verwaltung wird der Minister der öffentlichen Arbeiten diejenige Königliche Behörde bestimmen, welche die Funktionen des Vorstandes der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft wahrzunehmen hat.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§. 5.

Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritäts-Obligationen der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des Bedürfnisses zu verwenden.

§. 6.

Der Staat ist verpflichtet, spätestens sechs Monate nach der Uebernahme der Verwaltung seitens des Staates den Inhabern von Aktien der Oels-Gnesener

Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien und Dividendenscheine für das Jahr 1884 und die folgenden Jahre nebst Talons eine Abfindung anzubieten, und zwar:

a) für je zwei Stammaktien à 300 Mark Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von einhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884;

b) für je eine Prioritäts-Stammaktie à 600 Mark Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von vierhundert und fünfzig Mark nebst Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884.

Für jeden fehlenden Dividendenschein einer Stammaktie sind 12 Mark und für jeden fehlenden Dividendenschein einer Prioritäts-Stammaktie sind 30 Mark einzuzahlen. Dieser Betrag wird insoweit respektive erst dann zurückgezahlt, wenn festgestellt ist, daß auf den betreffenden Dividendenschein eine Dividende nicht entfallen ist, respektive wenn der betreffende Dividendenschein nicht innerhalb der Verjährungsfrist präsentirt ist.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens vier Wochen vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monate zu wiederholen.

Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern der Direktion werden die von ihnen in ihrer amtlichen Eigenschaft deponirten Aktien nach dem Uebergange der Verwaltung des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens auf den Staat alsbald zurückgegeben.

Der §. 32 der Gesellschaftsstatuten wird dahin abgeändert, daß jedes Mitglied des Aufsichtsraths für die Folge zwei Prioritäts-Stammaktien besitzen und für die Dauer seines Amtes deponiren muß. Die bisher über diese Zahl deponirten Aktien werden den Aufsichtsrathsmitgliedern alsbald nach der Perfektion dieses Vertrages zurückgegeben. Den Mitgliedern des Aufsichtsraths bleiben bezüglich der von ihnen in ihrer amtlichen Eigenschaft deponirten Aktien die in diesem Vertrage den Inhabern der Aktien eingeräumten Rechte bis zur Beendigung der im §. 7 vorgesehenen Liquidation gewahrt.

§. 7.

Die Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, zu jeder Zeit, jedoch nicht vor dem Ablauf der für den Umtausch der Aktien festgesetzten Frist (§. 6), das Eigenthum der Oels-Gnesener Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Oels-Gnesener Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung

der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschließt, hat er:

1) die Prioritätsanleihe, sowie alle sonstigen Schulden der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen;

2) den Liquidatoren den Kaufpreis von 2 000 000 Mark unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrages behufs statutenmäßiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreis abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates durch die vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnende Königliche Behörde.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Oels-Gnesener Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahnkommissariat zu Breslau eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahn-Aufsichtsbehörde benennen wird.

Die Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschließen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräußern oder zu verpfänden, Aktien zu emittiren und Anleihen aufzunehmen.

§. 8.

Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal mit Ausnahme der Mitglieder der Direktion der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft tritt mit der Uebernahme des Betriebes des Unternehmens seitens des Staates in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Beamtenpensions- und Unterstützungskasse der Oels-Gnesener Eisenbahnbeamten bleibt nach dem betreffenden Reglement bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Kasse mit den entsprechenden Kassen der mit der Oels-Gnesener zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt nach Uebernahme des Eigenthums des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens in alle rücksichtlich der erwähnten Kasse von der Oels-Gnesener Bahn übernommene Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmäßigen

Rechte der Gesellschaft und der Direktion werden künftig durch die mit der Verwaltung der Oels-Gnesener Eisenbahn beziehungsweise mit der Funktion des Vorstandes der Gesellschaft (§. 3) betraute Königliche Behörde ausgeübt.

Die zeitigen Mitglieder der Direktion erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen vertragsmäßig zustehenden Kompetenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Oels-Gnesener Unternehmens auf den Staat eine seitens des Aufsichtsraths nach billigem Ermessen zu bestimmende Abfindung. Diese Abfindung soll für sämmtliche Mitglieder der Direktion den Betrag von 250 000 Mark nicht übersteigen und aus dem Reserve- respektive Erneuerungsfonds entnommen werden. Der vorbezeichnete Betrag ermäßigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts der einzelnen Mitglieder in den Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge.

§. 9.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juni 1884 erlangt worden ist.

§. 10.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag III zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§. 11.

Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§. 12.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

Berlin, den 12. März 1884.

(L. S.) Dr. Micke. (L. S.) Rüdorff.

(L. S.) Kirchhoff. (L. S.) Schmidt.

Breslau, den 6. März 1884.

Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft.

Die Direktion.

(L. S.) Grapow. Schulz.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Mecklenburg-Schwerin, betreffend die zur Zeit dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen angehörigen, im Mecklenburg-Schwerinschen Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen.

Nachdem zwischen der Königlich Preußischen und der Großherzoglich-Mecklenburg-Schwerinschen Regierung für den Fall des Ueberganges des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat vereinbart ist, die finanzielle Betheiligung des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin an demselben ebenfalls auf den Preußischen Staat übergehen zu lassen, haben zum Zwecke der hierdurch erforderlich gewordenen Verabredungen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Carl Fleck,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Gustav Schmidt,

Allerhöchstihren Regierungsrath Hermann Kirchhoff,

und

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin:

Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Geheimen Legationsrath Max von Prollius und

Allerhöchstihren Ministerialrath Ernst Ehlers,

von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist:

Artikel I.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung erklärt sich damit einverstanden, daß der Preußische Staat das Eigenthum an dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen erwirbt.

Die zur Uebertragung des im Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Staatsgebiete befindlichen Eigenthums der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft auf den Preußischen Staat erforderlichen gerichtlichen (Grundbuchs-) Verhandlungen genießen Stempelfreiheit und, soweit die Gebühren nicht nach dem bestehenden Recht in kommunale Kassen fließen, auch Gebührenfreiheit.

Artikel II.

Die Landeshoheit über die im Großherzoglichen Gebiete belegenen, zur Zeit dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnstrecken bleibt der Großherzoglichen Regierung vorbehalten und wird hinfort unter Beobachtung der nachstehenden Bestimmungen ausgeübt werden:

1) Die allgemeine Landespolizei und die Rechtspflege in Bezug auf alle Vorgänge auf dem Bahnkörper verbleiben den Mecklenburg-Schwerinschen Behörden.

2) Die Bahnpolizei wird in Gemäßheit des jeweilig gültigen Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands von den Organen der Eisenbahnverwaltung ausgeübt. Die hiermit betrauten, im Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin stationirten Beamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung von der kompetenten Mecklenburgischen Behörde in Eid und Pflicht zu nehmen. Auch sind die seitens der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung in Eid und Pflicht genommenen Bahnpolizeibeamten als solche ohne Weiteres im Gebiete des Großherzogthums legitimirt.

3) Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich der im Großherzogthume belegenen Eisenbahnstrecken den betreffenden Mecklenburgischen Behörden ob.

Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

4) Der Preußische Staat bleibt nach Uebernahme der Berlin-Hamburger Eisenbahn von Staats-, Kommunal- und sonstigen Abgaben innerhalb des Mecklenburg-Schwerinschen Gebietes, vorbehaltlich der Entrichtung der Grundsteuer und anderer dinglichen Lasten, soweit solche nach der bestehenden Landesgesetzgebung von der Gesellschaft zu übernehmen sind, befreit.

Sofern dieser Vereinbarung zuwider Steuern oder Abgaben zur Erhebung gelangen sollten, hat die Großherzogliche Regierung die hierfür geleisteten Ausgaben zu erstatten.

Bei einer Veränderung der Steuergesetzgebung des Großherzogthums sollen die auf Mecklenburg-Schwerinschem Gebiete liegenden, zur Zeit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft gehörigen Grundstücke, soweit deren Belastung mit Grundsteuern nach den bestehenden Vereinbarungen zuläßig erscheint, nach den gleichen Grundsätzen behandelt werden, wie die übrigen Liegenschaften des Großherzogthums.

5) Auf die Tarifbildung, auf die Art und Weise der Beförderung, sowie auf die Feststellung des Fahrplanes für die zur Zeit dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnen steht der Großherzoglichen Regierung eine Einwirkung nicht zu; jedoch soll bei

wichtigeren Veränderungen der das Gebiet des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin betreffenden Gütertarife und Fahrpläne der Berlin-Hamburger Eisenbahn die Großherzogliche Regierung zuvor gehört werden. Als wichtigere Veränderungen der für Mecklenburg-Schwerin in Betracht kommenden Gütertarife sind namentlich diejenigen besonderen Veränderungen der Tarife der auf Mecklenburgischem Gebiete belegenen Strecken der Berlin-Hamburger Eisenbahn anzusehen, hinsichtlich deren nach der Preußischen Gesetzgebung die Anhörung des Landeseisenbahnraths beziehungsweise des Bezirkseisenbahnraths oder der künftig etwa an deren Stelle tretenden Beiräthe eintritt.

Für die Aufhebung von Stationen und Haltestellen, für die Neuerrichtung derselben innerhalb des Mecklenburg-Schwerinschen Gebietes, sowie für die Einstellung des Betriebes auf den jetzt innerhalb des Großherzogthums betriebenen Strecken der Berlin-Hamburger Eisenbahn ist die Zustimmung der Großherzoglichen Regierung erforderlich.

Im Uebrigen werden die staatlichen Aufsichtsrechte über Verwaltung und Betrieb der Berlin-Hamburger Eisenbahn von dem Preußischen Staate ausschließlich ausgeübt.

6) Die Erwerbung des zu etwaigen künftigen Erweiterungen des im Mecklenburg-Schwerinschen Gebiete belegenen Theiles der Berlin-Hamburger Eisenbahn erforderlichen Grund und Bodens und die zu den gleichen Zwecken etwa erforderliche vorübergehende Benutzung fremder Grundstücke geschieht, soweit eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, nach den Bestimmungen des für diese Bahn innerhalb des Großherzogthums geltenden Expropriationsgesetzes vom 6. Januar 1842.

7) An den im Mecklenburgischen Gebiete belegenen Strecken der zur Zeit zum Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen gehörigen Bahnen sollen nur die Hoheitszeichen des Großherzogthums angebracht werden.

8) Der Großherzoglichen Regierung bleibt vorbehalten, die Handhabung der ihr über die betreffenden Bahnstrecken zustehenden Hoheitsrechte, die Wahrnehmung ihrer aus diesem Vertrage sich ergebenden Interessen und Gerechtsame und die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen. Dieselben haben die Beziehungen der Großherzoglichen Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörde geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung wird sich an die mit der Vertretung beauftragte Behörde beziehungsweise den Kommissarius in allen zu der Zuständigkeit derselben gehörigen Angelegenheiten wenden, auch denselben jede für ihre Zwecke nöthige Einsicht gestatten oder Auskunft ertheilen.

Artikel III.

Die Königlich Preußische Regierung wird bei der Besetzung der Stellen der im Gebiete des Großherzogthums zu stationirenden unteren Beamten, zu welchen insbesondere Bahnwärter und Weichensteller zu rechnen sind, bei sonst gleicher Anstellungsfähigkeit und Qualifikation auf die Bewerbung der Großherzoglichen Unterthanen vorzugsweise Rücksicht nehmen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathstaates nicht aus, sind aber den Gesetzen des Staates, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

Artikel IV.

Ein Recht auf den Erwerb der einzelnen zur Zeit zum Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen gehörigen Bahnstrecken wird die Großherzogliche Regierung nicht in Anspruch nehmen, dagegen bedarf ein Verkauf der gedachten Bahn oder einzelner Strecken derselben, soweit sie auf Mecklenburg-Schwerinschem Gebiete liegen, an einen anderen Käufer als das Reich der Zustimmung der Großherzoglichen Regierung.

Artikel V.

Die Bestimmungen der beiden zwischen Preußen, Mecklenburg-Schwerin und Hamburg bestehenden Staatsverträge vom 8. November 1841, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg am rechten Elbufer betreffend, und die Feststellung der Verhältnisse der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn betreffend, bleiben nebst sämmtlichen dazu ergangenen Schlußprotokollen, Separatabkommen und Nachtragsvereinbarungen insoweit in Kraft, als denselben nicht die Bestimmungen dieses Vertrages und die im oben erwähnten Vertrage vom heutigen Tage, betreffend den Uebergang der dem Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin an dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preußischen Staat, getroffenen Vereinbarungen entgegenstehen.

Artikel VI.

Der Preußische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

So geschehen zu Berlin, den 19. Dezember 1883.

(L. S.) Reichardt.
(L. S.) Fleck.
(L. S.) Schmidt.
(L. S.) Kirchhoff.

(L. S.) M. v. Prollius.
(L. S.) E. Ehlers.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Hamburg, betreffend die im Hamburgischen Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen.

Nachdem in Folge Ueberganges des Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat und für den Fall des Ueberganges des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat eine entsprechende Regelung der hierauf bezüglichen Verhältnisse zwischen Preußen und Hamburg für angemessen erachtet worden, haben zum Zwecke der hierdurch erforderlich gewordenen weiteren Verabredungen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt,
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Carl Fleck,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Gustav Schmidt,
Allerhöchstihren Regierungsrath Hermann Kirchhoff,

und

der Senat der freien und Hansestadt Hamburg:
den Senator William O'Swald,
den Senator Dr. Eugen Lehmann,
den Ministerresidenten Dr. Friedrich Krüger,
den Syndikus Dr. Carl Leo,

von welchen Bevollmächtigten, vorbehaltlich der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist:

Artikel 1.

Die freie und Hansestadt Hamburg erklärt sich damit einverstanden, daß der Preußische Staat das Eigenthum an dem Cöln-Mindener und dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen erwirbt.

In Beziehung auf den Erwerb des Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmens bleiben die der freien und Hansestadt Hamburg aus dem Artikel 17 des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hamburg vom 18. März 1868 zustehenden Rechte in Kraft.

Die zur Uebertragung des im Hamburgischen Staatsgebiete befindlichen Eigenthums der Cöln-Mindener und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft

und des zum Hamburg-Bergedorfer Unternehmen gehörigen Grundeigenthums auf den Preußischen Staat erforderlichen Verhandlungen genießen Freiheit von Stempel und Gebühren einschließlich der Immobilienabgabe.

Artikel 2.

Die Landeshoheit verbleibt in Ansehung der im Hamburgischen Gebiete belegenen, in das Eigenthum oder in den Betrieb und die Verwaltung der Königlich Preußischen Regierung übergehenden Bahnstrecken ausschließlich der freien und Hansestadt Hamburg.

Insbesondere soll

1. die Allgemeine Landespolizei und die Rechtspflege auch in Bezug auf die vorgedachten Bahnstrecken den Behörden und Gerichten der freien und Hansestadt Hamburg verbleiben.

Dagegen wird

2. die Bahnpolizei in Gemäßheit des jeweilig gültigen Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands von den Organen der Eisenbahnverwaltung ausgeübt. Die hiermit betrauten, im Gebiet der freien und Hansestadt Hamburg stationirten Beamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung von der zuständigen Hamburgischen Behörde in Eid und Pflicht zu nehmen. Auch sind die seitens der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung in Eid und Pflicht genommenen vorübergehend auf Hamburgischem Gebiete dienstlich beschäftigten Bahnpolizeibeamten als solche auch ohne Weiteres im Gebiete der freien und Hansestadt Hamburg legitimirt.

3. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich der im Hamburgischen Staatsgebiete belegenen Eisenbahnstrecken den betreffenden Organen der freien und Hansestadt Hamburg ob.

4. Der Preußische Staat bleibt nach Uebernahme der dem Hamburgischen Staate gehörigen beziehungsweise auf Hamburgischem Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen bezüglich der letzteren von staatlichen und kommunalen Einkommen- oder Gewerbesteuern, sowie von der Grundsteuer befreit, vorbehaltlich jedoch anderer öffentlicher dinglicher Lasten, soweit nicht nach der bestehenden Landesgesetzgebung Eisenbahnen von denselben ausgenommen sind.

Sofern die im vorstehenden Absatz bezeichneten Steuern zur Erhebung gelangen sollten, wird die freie und Hansestadt Hamburg die erhobenen Beträge erstatten.

5. Die Tarifbildung, die Art und Weise der Beförderung, sowie die Feststellung der Fahrpläne wird der Königlich Preußischen Regierung allein überlassen. Dieselbe wird hierbei die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen Hamburgs, namentlich in seiner Eigenschaft als Seehafen, in gleichem Maße berücksichtigen, wie die entsprechenden Interessen Preußischer Landestheile oder Seehäfen. Wichtigere Veränderungen der für Hamburg in Betracht kommenden Gütertarife oder Fahrpläne der in Hamburg mündenden und im Königlich

Preußischen Staatsbetrieb stehenden Eisenbahnen wird die Königlich Preußische Regierung nur nach vorgängiger, thunlichst zeitiger Mittheilung an den Senat der freien und Hansestadt Hamburg eintreten lassen. Dem Senat bleibt vorbehalten, seine etwaigen Bemerkungen und Anträge schriftlich oder auch mündlich durch einen von ihm zu ernennenden Bevollmächtigten, mit welchem die betreffende Eisenbahndirektion in Benehmen treten wird, zur Erörterung zu bringen. Zu diesem Ende werden dem Bevollmächtigten die für die Beurtheilung der Sachlage nöthigen thatsächlichen Aufklärungen von der Eisenbahndirektion bereitwillig ertheilt werden. Als wichtigere Veränderungen der für Hamburg in Betracht kommenden Gütertarife sind namentlich diejenigen besonderen Veränderungen der Tarife der in Hamburg mündenden Eisenbahnen anzusehen, hinsichtlich deren nach der Preußischen Gesetzgebung die Anhörung des Landeseisenbahnraths beziehungsweise des Bezirkseisenbahnraths oder der künftig etwa an deren Stelle tretenden Beiräthe eintritt.

Eine Verminderung der für das Jahr 1883 fahrplanmäßig festgesetzten Personenzüge im Lokalverkehr zwischen Hamburg und Bergedorf, sowie zwischen den verschiedenen Stationen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, und der im Jahre 1883 fahrplanmäßig nach und von Hamburg gefahrenen Schnellzüge soll nur mit Zustimmung des Senats der freien und Hansestadt Hamburg erfolgen. Auch dürfen die im §. 9 des Vertrages vom 2. November 1882 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn festgesetzten Maximaltarife bezüglich des Lokalverkehrs zwischen den auf Hamburgischem Staatsgebiet belegenen Stationen dieser Bahn ohne Zustimmung des Senats der freien und Hansestadt Hamburg nicht erhöht werden.

Für die Aufhebung von Stationen und Haltestellen, sowie für die Neuerrichtung derselben innerhalb des Hamburgischen Gebiets, ferner für die Einstellung des Betriebes auf den den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen ist die Zustimmung des Senats der freien und Hansestadt Hamburg erforderlich.

Ueber die Herstellung und wesentliche Abänderung von Gebäuden und anderen erheblicheren, die öffentlichen Interessen Hamburgs berührenden baulichen Anlagen auf dem im Hamburgischen Gebiete befindlichen Eisenbahnterrain wird die Eisenbahnverwaltung dem Hamburger Senate Anzeige machen. Für den Fall etwaiger Meinungsverschiedenheit wird eine Verständigung der beiderseitigen Regierungen vorbehalten.

Im Uebrigen wird die staatliche Aufsicht über den Betrieb und den baulichen Zustand der gedachten Bahnen, unbeschadet der Vorschriften der Baupolizei, von dem Preußischen Staate ausschließlich ausgeübt.

6. Wenn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Herstellung neuer Straßen-, Kanal-, Deichanlagen oder anderer Anlagen von öffentlichem Interesse, welche das Terrain der Eisenbahn berühren, von dem Senat der freien und Hansestadt Hamburg angeordnet oder genehmigt werden sollte, so wird seitens der Königlich Preußischen Regierung gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache

erhoben werden. Hamburgischerseits werden aber in solchen Fällen alle erforderlichen Maßregeln getroffen werden, damit weder durch die neue Anlage der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Aufwand erwächst, als der für die Bewachung etwaiger neuer Uebergänge.

Die Königlich Preußische Regierung wird die Einmündung und den Anschluß neuer Geleisanlagen zur Verbindung der Eisenbahnen mit den Hamburgischen Quais, Häfen und anderen Anlagen nicht versagen. Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg wird der Eisenbahnverwaltung die bezüglichen Projekte vor deren Ausführung mittheilen und sich über die Wahl des Anschlußpunktes und die Ausführung des Anschlusses, sowie über eine theilweise Mitbenutzung der im Eigenthum oder im Pachtbesitz des Preußischen Staates befindlichen Geleise mit der Eisenbahnverwaltung verständigen.

7. An den im Hamburgischen Gebiete belegenen Eisenbahnen sollen die Hoheitszeichen der freien und Hansestadt Hamburg angebracht bleiben.

8. Dem Senate der freien und Hansestadt Hamburg bleibt vorbehalten, die Handhabung der Hoheitsrechte über die in Hamburgischem Gebiete belegenen Eisenbahnen, sowie die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen.

Dieselben haben die Beziehungen der freien und Hansestadt Hamburg zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der zuständigen Polizei- oder Gerichtsbehörde geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung wird sich an die mit der Vertretung beauftragte Behörde beziehungsweise den Kommissarius in allen zu der Zuständigkeit derselben gehörigen Angelegenheiten wenden.

Artikel 3.

Die Königlich Preußische Regierung wird bei der Besetzung der Stellen der in dem Gebiete der freien und Hansestadt Hamburg zu stationirenden unteren Beamten, zu welchen insbesondere Bahnwärter und Weichensteller zu rechnen sind, bei sonst gleicher Anstellungsfähigkeit und Qualifikation auf die Bewerbung der Hamburgischen Staatsangehörigen vorzugsweise Rücksicht nehmen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Verbande ihres Heimathstaates nicht aus, sind aber den Gesetzen des Staates, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

Artikel 4.

Ein Recht auf den Erwerb der zum Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen gehörigen Bahnstrecke im Gebiete der Landherrenschaft Bergedorf wird die freie und Hansestadt Hamburg nicht in Anspruch nehmen; dagegen bedarf ein Verkauf der gedachten Bahn oder einzelner Theile derselben, soweit sie auf Hamburgischem Gebiete liegen, an einen anderen Käufer als das Reich, der Zustimmung des Senats der freien und Hansestadt Hamburg.

Artikel 5.

Die Bestimmungen:

1) des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hamburg vom 18. März 1868, betreffend die Herstellung der Venlo-Hamburger Eisenbahn nebst fester Ueberbrückung der Elbe zwischen Harburg und Hamburg, ferner des Vertrages zwischen Hamburg und der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft vom 7./9. Dezember 1867, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Osnabrück nach Hamburg im Anschlusse an die Bahn Venlo-Osnabrück, und der Hamburgischen Konzession der gedachten Gesellschaft,

2) der beiden zwischen Preußen, Mecklenburg-Schwerin und der freien und Hansestadt Hamburg bestehenden Staatsverträge vom 8. November 1841, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg am rechten Elbufer betreffend, und die Feststellung der Verhältnisse der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn betreffend,

3) des Staatsvertrages zwischen Hamburg und Dänemark vom 30. April 1860, die Herstellung einer Hamburg-Altonaer Verbindungseisenbahn betreffend, bezüglich dessen Preußen an die Stelle Dänemarks getreten ist,

bleiben nebst sämmtlichen dazu ergangenen Schlußprotokollen, Separatabkommen und Nachtragsvereinbarungen insoweit in Kraft, als denselben nicht die Bestimmungen dieses Vertrages und die im oben erwähnten Vertrage vom heutigen Tage, betreffend den Uebergang des Eigenthums beziehungsweise der Verwaltung und des Betriebes der dem Hamburgischen Staate gehörigen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat, getroffenen Vereinbarungen entgegenstehen.

Artikel 6.

Der Preußische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

So geschehen Berlin, den 19. Dezember 1883.

(L. S.) Reichardt. (L. S.) W. O'Swald.
(L. S.) Fleck. (L. S). Dr. Lehmann.
(L. S.) Schmidt. (L. S.) Krüger.
(L. S.) Kirchhoff. (L. S.) Dr. Carl Leo.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und der freien Hansestadt Bremen, betreffend die im Bremischen Staatsgebiete belegenen Preußischen Eisenbahnen.

Im Anschlusse an den am heutigen Tage zwischen der Königlich Preußischen Regierung und der freien Hansestadt Bremen vereinbarten Vertrag, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat, und mit Rücksicht auf den inzwischen erfolgten Uebergang des Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat haben zum Zwecke der hierdurch erforderlich gewordenen weiteren Verabredungen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Ernst Grüttefien,
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Robert Ludwig Sipman,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Robert Gustav Schmidt;

der Senat der freien Hansestadt Bremen:
den Bürgermeister Carl Friedrich Christian Buff,
den Senator Dr. jur. Hermann Henrich Meier,

von welchen Bevollmächtigten, vorbehaltlich der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist:

Artikel 1.

Die freie Hansestadt Bremen ist damit einverstanden, daß der Preußische Staat das Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe des zwischen der Preußischen Regierung und der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft am 27. August / 10. Oktober 1879 abgeschlossenen Vertrages (Preußische Gesetz-Samml. S. 663) eigenthümlich erwirbt.

Die zur Uebertragung des im Bremischen Staatsgebiete befindlichen Eigenthums, insbesondere des Grundeigenthums der Cöln-Mindener Eisenbahngesell-

schaft auf den Preußischen Staat erforderlichen Verhandlungen genießen Stempel- und Gebührenfreiheit.

Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Bremen vom 1. Juli 1872, sowie der Vertrag zwischen Bremen und der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft vom 2./10. Mai 1872 wegen Durchführung der Venlo-Hamburger Bahn durch Bremisches Gebiet treten außer Kraft.

An Stelle derselben treten — neben den im Eingange erwähnten Vertrage vom heutigen Tage, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat, getroffenen Vereinbarungen privatrechtlicher Natur — lediglich die Bestimmungen dieses Vertrages.

Artikel 2.

Die freie Hansestadt Bremen verpflichtet sich, von dem ihr nach Artikel 34 des mit der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrages vom 8. März 1864 zustehenden Rechte, die der Letzteren für die Oldenburg-Bremer Bahn ertheilte Konzession zurückzunehmen, nicht ohne Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung Gebrauch zu machen.

Artikel 3.

Die Landeshoheit über die im Bremischen Gebiete belegenen Strecken der Venlo-Hamburger Eisenbahn sowohl, wie auch der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geestebahn bleibt auch nach dem Uebergange derselben auf den Preußischen Staat der freien Hansestadt Bremen vorbehalten und soll hinfort unter Beobachtung der nachstehenden Bestimmungen ausgeübt werden:

1) Die allgemeine Landespolizei und die Rechtspflege in Bezug auf alle Vorgänge auf dem Bahnkörper verbleiben den Behörden der freien Hansestadt Bremen.

2) Die Bahnpolizei wird in Gemäßheit des jeweilig gültigen Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands von den Organen der Eisenbahnverwaltung ausgeübt.

   Die seitens der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung in Eid und Pflicht genommenen Bahnpolizeibeamten sind als solche auch ohne Weiteres im Gebiete der freien Hansestadt Bremen legitimirt.

3) Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich der im Bremischen Staatsgebiete belegenen Eisenbahnstrecken den betreffenden Organen der freien Hansestadt Bremen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

4) Die freie Hansestadt Bremen verzichtet ein- für allemal darauf, die in ihrem Staatsgebiet belegenen Preußischen Eisenbahnen, deren Betrieb resp. Eigenthum die Preußische Regierung nach dem Eingangs bezogenen,

sowie nach dem gegenwärtigen Vertrage übernimmt, und den dazu gehörigen Gewerbebetrieb mit irgend welchen Steuern oder Abgaben zu belegen. Auch eine Besteuerung mit Kommunalabgaben ist nicht zulässig. Ausgeschlossen von dieser Befreiung sind Deich-, Siel- und sonstige Verbandslasten.

Die freie Hansestadt Bremen überträgt auf den Preußischen Staat ihren Anspruch auf den ihr nach Maßgabe des Staatsvertrages vom 1. Juli 1872 zustehenden Antheil an der von der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu entrichtenden Eisenbahnabgabe. Dieser Antheil wird an Bremen zuletzt für das Jahr 1882 mit dem bereits vereinbarten Betrage von 456 Mark gezahlt.

5) Auf die Tarifbildung, auf die Art und Weise der Beförderung, sowie auf die Feststellung des Fahrplans für die auf den Preußischen Staat übergehenden Eisenbahnen steht der freien Hansestadt Bremen eine Einwirkung nicht zu; jedoch soll

a) die bisherige gleiche Behandlung der Hafenplätze Geestemünde und Bremerhaven in Bezug auf die Höhe der Tarife für Eisenbahntransporte nicht ohne Zustimmung der freien Hansestadt Bremen aufgehoben werden;

b) bei wichtigeren Veränderungen der die Plätze Bremen und Bremerhaven betreffenden Tarife die freie Hansestadt Bremen zuvor gutachtlich gehört werden;

c) die Höhe der Gebühren, welche für Transporte zwischen dem Hauptbahnhof Bremen einerseits und dem Neustadtbahnhofe oder dem Weserbahnhofe in seiner jetzigen Ausdehnung andererseits zur Erhebung gelangen, lediglich nach den Selbstkosten bemessen werden.

6) Für die Einziehung von Stationen und Haltestellen und für die Neuerrichtung derselben innerhalb des Bremischen Gebietes, sowie für die Einstellung des Betriebes auf den den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen ist die Zustimmung der freien Hansestadt Bremen erforderlich. Im Uebrigen steht die Ausübung staatlicher Aufsichtsrechte über Verwaltung und Betrieb der gedachten Bahnen der freien Hansestadt Bremen nicht zu.

7) Die Erwerbung des zu dem Bahnhofsumbau in Bremen, sowie zu etwaigen künftigen Erweiterungen der im Bremischen Gebiete belegenen Preußischen Eisenbahnanlagen erforderlichen Grundes und Bodens und die zu den gleichen Zwecken etwa erforderliche vorübergehende Benutzung fremder Grundstücke geschieht, soweit eine gütliche Vereinbarung mit den Betheiligten nicht zu erreichen ist, nach den Bestimmungen des Bremischen Enteignungsgesetzes.

8) An den im Gebiete der freien Hansestadt Bremen belegenen Eisenbahnen sollen nur die Hoheitszeichen der freien Hansestadt Bremen angebracht werden.

9) Der freien Hansestadt Bremen bleibt vorbehalten, die Handhabung der ihr über die in ihrem Gebiete belegenen Eisenbahnen zustehenden Hoheitsrechte, sowie die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen.

Diese Behörde respektive dieser Kommissarius hat die Beziehungen der freien Hansestadt Bremen zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörde geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich an diese Behörde beziehungsweise an diesen Kommissarius in allen zu der Zuständigkeit derselben gehörigen Angelegenheiten zu wenden.

Artikel 4.

Die Königlich Preußische Regierung wird bei der Verwaltung der im Bremischen Staatsgebiete belegenen Preußischen Eisenbahnen die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen der freien Hansestadt Bremen in gleichem Maße berücksichtigen, wie die entsprechenden Interessen der Preußischen Landestheile. Sie wird weder im Personen- noch im Güterverkehre zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen hinsichtlich der Zeit der Abfertigung oder hinsichtlich der Beförderungspreise einen Unterschied machen.

Dieselbe wird bei der Besetzung der Stellen der in dem Gebiete der freien Hansestadt Bremen zu stationirenden unteren Beamten, zu welchen insbesondere Bahnwärter und Weichensteller zu rechnen sind, bei sonst gleicher Anstellungsfähigkeit und Qualifikation auf die Bewerbung der Bremischen Staatsangehörigen vorzugsweise Rücksicht nehmen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus und sind während ihres dienstlichen Aufenthalts daselbst nur denjenigen Steuern und Personallasten unterworfen, welche nach den dortigen Landesgesetzen unter gleichen Verhältnissen für Nichtstaatsangehörige zur Anwendung gelangen.

Die Eisenbahnbeamten sind rücksichtlich ihrer dienstlichen Verhältnisse ausschließlich der Königlich Preußischen Regierung beziehungsweise deren zuständigen Organen, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Landes unterworfen, in welchem sie ihren amtlichen Wohnsitz haben.

Artikel 5.

Der Preußische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

So geschehen Berlin, den 30. November 1883.

Ernst Grüttefien.
(L. S.)

Robert Ludwig Sipman.
(L. S.)

Robert Gustav Schmidt.
(L. S.)

Carl Friedr. Chn. Buff.
(L. S.)

Hermann Henrich Meier.
(L. S.)

Die im §. 1 sub 1b und c, sowie sub 2 des oben abgedruckten Gesetzes bezeichneten Verträge, sowie die vorstehenden Staatsverträge vom 19. Dezember 1883 beziehungsweise 30. November 1883 sind ratifizirt worden und hat die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden stattgefunden.

Bei Gelegenheit der Auswechselung der Ratifikations-Urkunden zu den oben abgedruckten Staatsverträgen vom 30. November 1883 ist beiderseits konstatirt worden, daß

1) im Artikel 7 Absatz 1 des Vertrages, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat, statt 2./10. November 1871 und

2) im Artikel 1 Absatz 3 des Staatsvertrages, betreffend die im Bremischen Staatsgebiete belegenen Preußischen Eisenbahnen, statt 2./10. Mai 1872 zu lesen ist:

„2./10. Mai 1871“.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.